

VÍZI KÖZLEKEDÉS AZ ALFÖLDÖN

*Dr. Valkár István**

Ránk maradt emlékek bizonyítják, hogy a római birodalom Dacia Superior tartományának székhelyén, a Maros menti Apulumban (a későbbi Gyulafehérváron) hajós-céh működött. A Maros kedvező vízállása idején sóval, fával, gyapjúval és ércekkel megrakott hajók, tutajok ereszkedtek le a Tiszáig, és jutottak el a Dunára. Szállítmányuk nagyobb része a Bánátban kelt el, egy része valószínűleg folytatta útját a Dunán.

Néhány száz év múltán Erdély termékei, különösen a só és a fa, ismét a vízi utat követték. Nagyobb szabású vízi forgalom azonban a gazdasági élet fejletlensége, az államigazgatási feladatoknak a megyék közötti megosztottsága, majd a háborúk és a vízrendszer egy részére kiterjedő török uralom miatt, századokig nem alakulhatott ki. Ember alkotta akadályok (vámjog, a halászok sövénygátjai és a malmok) ugyan-csak gátolták a hajózás fejlődését.

A XVII. századtól fokozatosan erősödő Habsburg-hatalom mind nagyobb figyelemmel fordult a vizek felé, hiszen a közlekedés megjavításához elsőrendű hadi érdekek fűződtek. A helytartótanács és a Kamara irányítása alatt működő Hajózási Igazgatóság 1784-ben rendeletet kapott, hogy egységes kivitelben készítse el az ország hajózható, vagy hajózhatóvá tehető vízi útjainak térképét. A munka II. József 1790-ben bekövetkezett halálával félbe maradt ugyan, de a sótutakról – a Tiszáról Máramaros megyétől a torkolatig, és a Marosról az erdélyi határtól Szegedig – elkészült. Nyilván ez volt a legsürgősebb és a legfontosabb.

Az e tájban készített csatornák igen kezdetlegesek voltak, és csak helyi érdekeket szolgáltak. Az első, országos szempontból is jelentős alkotás az 1793 és 1802 között épült Ferenc-csatorna volt, amely 226 km-rel rövidítette meg a Szegedről Pestre igyekvő hajók útját. A csatorna jelentőségét mutatja az az adat, amely szerint 1874-ben a forgalom 32 200 tonnára rúgott. Már a XVIII. század elején felmerült a Szolnok és Pest közötti Duna–Tisza csatorna megépítésének a gondolata. Bár azóta számtalan, különféle vonalvezetésű csatornatervet dolgoztak ki, ez a létesítmény máig nem épült meg.

A XVIII–XIX. században a Kárpátok és az Erdélyi-szigethegység erdősegeiből vízi úton jutott piacra az épület- és tűzifa, a deszka és egyéb fűrészáru. A szálfákat az erdőből egyenként, farönkökből kialakított vályúszerű csatornákon, vagy hatnyolcasával, talppá összekötve úsztatták le a nagyobb patakok melletti rakodókig. Onnan két egymás után kapcsolt talppárból álló, már fűrészáruval vagy hasábfával terhelt tutajok indultak tovább, míg a Tisza és a Maros szélesebb hátán már több tutaj alkotta kötések, óriási folyami tutajok utaztak rendeltetési állomásuk felé.

A kisebb vízfolyásoknak csak a tavaszi áradást követő 3–4 héten át volt a tutajozáshoz elegendő vize. Később már mesterséges árhullámokat kellett kelteni. Evég-

*Dr. Valkár István főosztályvezető-helyettes, Közlekedési és Vízügyi Minisztérium, Budapest.

ből úgynevezett duzzasztókat és vízgyűjtőket létesítettek. A tárolás mértékétől és a tápláló erek vízbőségétől függött, hogy milyen időközben nyitották meg a zsilipeket. Faúsztatás és tutajozás a Tisza vízgyűjtő területének csaknem valamennyi hegyvidéki vízfolyásán folyt, de a legtöbb embert Máramarosban és a Maros mentén foglalkoztatta. A tutajok a fán kívül ősidőktől fogva egyéb árut is szállítottak, elsősorban kőszót. A marosújvári sóbányát már a rómaiak is művelték. Hosszú szünet után 1791-ben nyitotta meg újra a Kamara, hogy az ország legnagyobb sóbányájává fejlessze. Ezidőtájt a tiszai forgalomnak két főállomása volt: Szolnok és Szeged. Szolnok, mint a Tisza legfontosabb átkelőhelye, ahol a keleti országrészből Pest felé vezető főútvonal a folyót keresztezte, a Felső-Tisza vidékéről érkező fa és a máramarosi só kikötője volt. A fővárosba irányuló áruk innen tengelyen folytatták útjukat. Szeged a déli országrész ellátásán kívül a Dunán, illetve a Száván és a Kulpán át nyugatra irányuló vízi forgalmat szolgálta. Áruját két irányból, a Tiszáról és a Marosról kapta. A Tisza-völgy természetes vízi útjainak forgalma – a Szeged alatti szakasz kivételével magáé a Tiszáé is – az évnek aránylag rövid szakára volt korlátozva. A vízjárás természetéből adódó nehézségeken sem a mederszabályozás, sem a gőzhajó megjelenése nem tudott változtatni.

1846-ban hazánkban is hódító útjára indult a vasút, és ezzel a század első felében ismét fellendült hajózácsatorna-tervek sorsa is megpecsételődött. Széchenyi István is hiába cikkezett 1845-ben egy Duna–Tisza csatorna ügyében. Az áruszállítás tekintetében a vízi út a XVIII. században még egyeduralkodó volt. A vasút megjelenésével azonban, ami időben egybeesett a gazdasági fellendüléssel, nem csak a vízi szállítás, hanem még a közutak építése is háttérbe szorult. A rohamosan fejlődő vasút 1847 szeptemberében elérte Szolnokot, 1853-ban Szegedet, 1857-ben Temesvárt, majd a rá következő évben Aradot és Nagyváradot. Ezután 1870-ben előretört a Maros völgyén Marosvásárhelyig, a Sebes-Körösön Kolozsvárig, 1872-ben vasútja volt Bustyaházának, Munkácsnak, Ungvárnak is. Ezzel egyértelműen megindult a tiszai hajózás hanyatlása. Először a sószállító hajók tűntek el. Azután – a század-forduló körül – az erdőgazdaságokból szorította ki a vasút a fát amúgy is rongáló, és időszakos jellege miatt is gazdaságtalan úsztatást. A tutajozás azonban csak az első világháborút követő területi változások következtében szűnt meg átmenetileg. A harmincas években, majd a második világháborút követően is, ismét megjelentek a tutajok, a fellendülés azonban minden alkalommal tiszavirág életűnek bizonyult.

A vasút elterjedésének időszakában is megmaradt a vízi szállítás olcsóságában rejlő fölénye. A századvégen a vízi utak Európa-szerte a reneszánszukat élték, ami hazánkban a Ferenc-csatorna sikeres rekonstrukciójában tükröződött vissza. 1871–1875 között a Türr István alapította Ferenc-csatorna társulat az állam jelentékeny támogatásával újjáépítette, és a 650 tonnás hajók számára járhatóvá tette a csatornát. A kezdeményezés eredményét jól mutatja, hogy míg az 1860-as években az éves forgalom átlagosan 85 ezer tonnát tett ki, a kilencvenes években évi átlagban 256 ezer tonnát, míg 1901–1905 között már 308 ezer tonnát szállítottak a hajók. 1913-ban a forgalom 432 ezer tonnát ért el.

A tiszai személyhajózást a Duna-gőzhajózási Társaság indította meg 1845-től. Hajói a Szeged–Titel–Újvidék vonalon, majd 1848-tól Szolnokig jártak, de Szolnok felett minden próbálkozás rövid életűnek bizonyult.

A második világháborút követő időszakban a tiszai vízi szállítás az 1970-es évek végére évi mintegy 150 ezer tonnát tett ki, majd az 1980-as évek elején bekövetkezett fellendülést – 1982-ben 218 ezer tonna árut szállítottak el – nagy visszaesés követte. A hagyományos szállítók – a MAHART és a FOKA – kivonultak a Tiszáról. 1991-től újabb fellendülés kezdődött, ami meghatározó módon kötődik az Admiralitás Kft. tevékenységéhez. Az 1990-es évek végére a tiszai áruforgalom meghaladta az évi 500 ezer tonnát, megindultak a szállítások a Bodrogon, illetve az al-dunai Galac kikötő irányába.

A MAHART által az 1955-1968 közötti években folytatott tiszai személyhajózás fő profilja a menetrendszerű hajózás volt. A járatokat 1968-ban összesen 32 ezer utas vette igénybe. Az utazási igények változása miatt csökkent a menetrend szerinti járatok iránti igény, és a MAHART 1968-ban felhagyott a tiszai személyhajózással. A kiránduló hajózás iránt megjelent igényekre alapozva 1982-től újraindult a tiszai személyhajózás. Ezzel jelenleg az 1994-ben alapított MAHART PassNave Személyhajózási Kft. foglalkozik.

Az utóbbi évtizedben ismét megerősödött az érdeklődés a tiszai hajózási lehetőségek iránt, és felvetődött annak szükségessége, hogy a tiszai vízi út és a hajózás fejlesztésére a térségi gazdasági és vízgazdálkodási elképzelésekbe ágyazva koncepció fogalmazódjon meg. A koncepció kiinduló pontjai az alábbiak.

- A Tisza-vidék az ország területének kerekén 40%-át teszi ki, és ez egyben az a terület, ahol a gazdasági fejlődés minden lehetséges forrását a leggyorsabban fel kell tárni, és ki kell aknázni. A területen települt ipar és mezőgazdaság számos ágazata a piacon maradás, illetve a piacra kerülés érdekében rendkívül érdekelt az olcsó – többek között a vízi – szállítási lehetőségek kihasználásában.
- A régióban összesen mintegy 32 millió t/év belföldi és 4–4,5 millió t/év külkereskedelmi áruforgalom bonyolódik le. A külkereskedelmi forgalmon belül az import (kb. 3 millió t/év) jelentősen felülmúlja az exportot. A térségen keresztül folyó összes tranzitforgalom megközelíti a 2 millió t/év szintet.
- Az első, 1994. évi felmérés szerint a tiszai vízi szállítások éves volumene megközelítette a 290 ezer tonnát, jelenleg meghaladja a félmillió tonnát. A kutatás eredményei alapján a tiszai hajózás potenciális árubázisa jelenleg 1,2 millió t/évre, nagyobb távlatban 7–8 millió t/évre becsülhető.
- A tiszaújvárosi önkormányzat határozott lépéseket tesz egy regionális szerep-körű kikötő létrehozására. Nő az érdeklődés a félbehagyott szegedi kikötői fejlesztés folytatása iránt, mezőgazdasági áruszállítások indultak meg az Al-Duna irányába.
- Vállalkozói érdeklődés jelenik meg a Záhonyi Vállalkozási Övezetért, illetve a Körösökön történő hajózási, valamint kikötői tevékenység végzésére.
- A legutóbbi években megindult a teherszállítás a Bodrogon Szlovákia irányába. A kezdeti építőanyag-szállítások a közeljövőben kiegészülhetnek a kassai acélipari kombinát részére történő szállításokkal.

A vízi út- és hajózás-fejlesztési koncepciónak arra kell választ adnia, hogy a Tiszán hogyan hozhatók létre a térség társadalmi-gazdasági fejlődését előmozdító hajózási lehetőségek. Összességében nézve a tiszai hajózás „Európához csatlakoztatása” összetett problémacsomagot képez, amelyen belül lényegében az alábbi négy részprobléma különíthető el.

a/ részprobléma: A Tisza nemzetközi jogi státusza. Ez a kérdés a Tisza teljes természetűtől fogva hajózható hosszára kiterjed, ami a torkolattól – Magyarországon a déli országhatártól – Záhonyig vehető figyelembe.

b/ részprobléma: A versenyképes hajózást akadályozó kedvezőtlen vízi úti feltételek. A következő helyszíneket kell megemlítenünk:

- a Szolnok - Kisköre közötti Tisza-szakasz,
- a Tokaj - Záhony közötti Tisza-szakasz,
- a bökényi duzzasztómű és hajózsilip, a Hármaskörösön.

c/ részprobléma: Az áruk és a hajók gyors és színvonalas kiszolgálását biztosító kikötők, rakodóhelyek hiánya. Ez a probléma a Tisza-medence valamennyi hajózható vízi útján jelentkezik.

d/ részprobléma: A Tisza és a Duna közötti kedvezőtlen kapcsolat, a Duna-Tisza-csatorna hiánya.

A Tisza medencéjében, valamint az ahhoz kapcsolódó és Szlovákiába is áthúzódó bordersi iparvidéken nagy súllyal jelentkeznek olyan nemzetgazdasági ágazatok, amelyek:

- jellemzően tömegáru-kibocsátók és/vagy fogadók,
- erősen export- és/vagy import-orientáltak,
- nemzetközi versenyképességük, piaci szereplésük sikere alapvetően árversenyben dől el.

Ilyen ágazatok jellemzően a mezőgazdaság, a petrokémia, a cellulóz- és papíripar, a vegyipar és a kohászat. Ezek számára az olcsó vízi szállítás lehetőségének megteremtése, a piaci pozíció-megőrzés/javítás, a talpon maradás, a működési támogatás iránti igénycsökkenés fontos eleme lehet. A fentiekben keresztül a hajózás a térségben érzékelhetően és kedvezően befolyásolhatja a foglalkoztatottságot.

A térségi gazdasági fejlődés elemzésén és közvetlen interjúkon alapuló piacutatói eredmények szerint a tiszai térség gazdasága mai szerkezete és állapota mellett is 1 millió t/év feletti vízi forgalmat keletkeztetne (ebben nincs benne az esetlegesen bekövetkező „pozitív visszahatás”). Ennek a piacutatói értékelésnek „pozitív irányban” ellentmond az a tiszai fuvarozói információ, hogy csupán tiszai építőanyag szállítások volumene elérheti ezt az értéket, a hosszabb távú külkereskedelemben előrejelzett forgalom ezen felül jelentkezne. Az utóbbi, hosszabb távú külkereskedelmi forgalom egy része ma is vizen keresztül bonyolódik le, dunai kikötőkbe (!!) történő fel, illetve elfuvarozással.

A fenti igényoldallal szemben a tiszai hajózás jelenlegi szolgáltatási kínálata (a térségben működő vállalkozók rendkívül tiszteletreméltó erőfeszítései ellenére) messze elégtelennek minősíthető a következők miatt:

- A tiszai hajózás jövője meghatározó módon kötődik a nemzetközi szállítások fejlődéséhez. Már ma is megragadható piac a magyar-jugoszláv, valamint a magyar-szlovák szállítási piac, de hosszabb távon alapvetően a Tisza–Felső Duna/Rajna-medence, illetve a Tisza–Al-Duna szállítási viszonylatok jelentik a fejlődés perspektíváját. A nemzetközi szállítások akkor fejlődhetnek optimálisan, ha azokban valamennyi érintett ország hajói részt vehetnek. A Tisza esetében azonban a hajózási jogosultság csak a magyar és a jugoszláv hajók számára áll fenn.
- Az európai kiterjedésű nemzetközi forgalomban a 800–1000 t hajóhordképesség jelenti a versenyképes hajónagyság alsó határát. Ezzel szemben a Tisza teljes hajózható hosszán jelenleg a 400–600 t hordképességű hajók üzemeltethetők, helyenként azok is csak időszakos merüléskorlátozás mellett. Emiatt a hajózás nem képes hosszabb nemzetközi vonalakon is versenyképes szállítási alternatíva nyújtására. A tiszai vízi utat különösen is sújtja az az állapot, hogy a legjelentősebb hajózási korlátozások a Szolnok–Kisköre térségben jelentkeznek, ezzel mintegy kettévágva a tiszai víziutat. A Körösök vízi útján is számottevő vízi szállítási lehetőség jelentkezik, de a bökényi duzzasztómű ismételt üzembe helyezése nélkül ezek nem aknázhatók ki.
- A hajózás csak megfelelő színvonalú kikötői kiszolgálás mellett nyújthat versenyképes szolgáltatást. A kiszolgálási színvonal elsőrendű ismérve a gyorsaság. Manapság európai követelményszint, hogy az 1000–1600 t hordképességű hajók ki, vagy berakását a kikötő/rakodóhely egy munkanap alatt teljesítse, és a hajók ne várakozzanak rakodóhelyre. Ezért nem csupán a kikötők vízügyi létesítményeit kell létrehozni (partfal, vízterület), hanem komoly mértékű vállalkozói részvétellel korszerű és termelékeny árukezelő berendezéseket is telepíteni kell.
- Az áruk csak akkor jelennek meg a kikötőkben, ha ott megfelelő színvonalú kezelés várja őket. Különösen fontos ez az érzékeny áruk – pl. termények – esetében. A rakodóhely és a rakodási technológia időjárástól védett kialakítása, ami „mellesleg” a környezetvédelmet is elősegíti, a kikötő használhatósága szempontjából döntő jelentőségű lehet.
- A tiszai medence kikötői „ellátottsága” messze a kívánatos alatt van.
- A tiszai hajózás számára a magyar-jugoszláv, valamint a magyar-szlovák szállítások azonnal megragadható piaci lehetőséget adnak. Ebben a relációban még valószínűleg versenyképesen alkalmazható a ma szokásos 400–600 t hordképességű hajóegység. A fenti reláció továbbfejleszthető az Al-Duna és a Duna torkolatának irányában. Ezeken a szállítási vonalakon azonban már előtérbe kerül a nagyobb hajóegységek alkalmazása, így a hatékony hajózási kínálat kialakulásához már feltétlenül javítani kell a Szolnok–Kisköre szakasz hajózási viszonyait.
- Amennyiben a tiszai hajózás iránti, eddig szóban kinyilvánított ukrán és a szlovák érdekeltség konkrét formát ölt – például megvalósul a csopi kikötő – vagy a Záhonyi Vállalkozási Körzetben a vállalkozók részéről kikötő-létesítési, üzemeltetési igény jelenik meg, ez felveti a Tokaj feletti Tisza-szakasz hajózási feltételeinek javítását.

- A Tisza–Felső Duna/Rajna-medence szállítási viszonylat elvben nagy (jelenlegi rövidtávú értékelés szerint mintegy 0,5 millió t/év nagyságrendű) potenciális piacot jelenthet a tiszai hajózás számára. E piac kiépülését azonban alapvetően gátolja a Tisza és a Duna kedvezőtlen kapcsolata, vagyis a Duna–Tisza-csatorna hiánya, ami két területen jelentkezik:
 - az összeköttetés jugoszláv területen valósul meg, ebből jogi természetű problémák származnak (ehhez járul hozzá a szállítási összeköttetés megbízhatóságának, biztonságának, pontosabban ezek hiányának külpolitikai jellegű, de nem elhanyagolható eleme),
 - a Titelen keresztüli hajózás mintegy 400–700 km-rel megnöveli a szállítási távolságot a Duna–Tisza-csatorna által nyújtható feltételekhez képest. Ez a szállítások gazdaságosságának, ezzel versenyképességének nagyarányú romlását jelenti, különösen akkor, ha a hajónagyságok éppen csak elérhetik a nemzetközileg versenyképes szintet (a hajóhordképesség növelése egyébként kompenzációt jelenhetne).

A hajózás és a vízi út problémái között Magyarországon évtizedek óta a Duna és a rajta folytatott hajózás áll a figyelem előterében; olyannyira, hogy a Tisza problémáinak megoldása csak esetenként, ahogyan a jelen esetben is, a hajózásnál sokkal jelentősebb egyéb problémák megoldási kényszere kapcsán vetődött fel.

A tiszai hajózás felé legutóbb az 1970-es években fordult a figyelem, ami a csongrádi vízlépcső építésének leállítását követően meg is szűnt, ez azt jelenti, hogy a jelen helyzetben a hajózást érintő fejlesztési célkitűzések és intézkedések előkészítését ismét csak az alapoknál kell kezdeni.

A Tisza, mint vízi út és a tiszai hajózás már említett jellegzetességei miatt használható fejlesztési koncepció-vázlat nem „vezethető le” az eddigi fejlődés trendjeiből. Ebben az esetben a forgatókönyv-módszer segíthet. Az egyes forgatókönyvek egyúttal a hajózási fejlesztés lehetséges koncepcionális változatai.

Az elérhető eredményeket meghatározó módon befolyásolja, hogy hogyan építjük fel a hivatkozott forgatókönyveket/változatokat. „Általában a tiszai hajózásra” ilyeneket nem lehetséges előállítani. A jelenleg leginkább meggyőző struktúrát a lehetséges hajózási fejlődési vonalak elemzésére épülő forgatókönyvek jelentik. Az elemzés adja meg a társadalmi, gazdasági környezetből, az érintett szereplők törekvéseiből stb. levezethető „potenciális fejlődés” megvalósulásának feltételeit, amik más területen – pl. vízi út, jogi státusz – követelményekké válnak. A tiszai hajózás esetében a következő lehetséges fejlődési vonalak vizsgálata indokolt:

a. A jelenlegi tiszai belső építőanyag-szállítások, amelyek kisebb mértékben átnyúlnak jugoszláv és szlovák területre is.

Különösebb hajózás-technikai fejlesztés – a kapacitások bővítésén kívül – nem látszik szükségesnek, ugyanez mondható el az infrastruktúrára is. Felvetődik azonban a kiskörei hajózsilip megfelelő fenntartása és üzemeltetése, ami a jelenlegi állapotokhoz képest javítható, emellett a hajóút-kitűzés javítása, esetleg az éjszakai hajózás lehetőségének megteremtésével.

b. A meglévő szegedi kikötő közlekedési, áruforgalmi csomóponttá fejlődik.

Ez egy önmagában is összetett rész-forgatókönyv. Itt ugyanis egyfelől a szűkebb szegedi vonzáskörzetben várható fejlődésről, másfelől a szegedi kikötő egyfajta "technológiai átrakó kikötő" funkciójának lehetséges fejlődéséről van szó. A szűkebb vonzáskörzet kérdése szokványos elemzést igényel. A technológiai átrakó kikötő funkció alapja a tiszai vízi út osztályának váltása (a felsőbb szakaszokon II–III-ról Szegedtől lefelé IV-re), aminek eredményeként célszerűvé válhat a különböző osztályokhoz igazodó hajók közötti átrakás. Ez utóbbi kikötői funkció fejlődése meghatározó módon függ:

- a Szeged feletti Tisza-szakasz hajóút-fejlesztési lehetőségeitől,
- a Körös hajózásának fejlődésétől,
- a szlovák relációjú forgalom, a tiszaiújvárosi kikötői forgalom, és a Záhonyi Vállalkozási Övezetből kiinduló forgalom fejlődésétől.

c. Kiépül a tiszaiújvárosi kikötő, és megindul a forgalom.

A jelentősebb kikötői forgalom kialakulásához szükség van a Csongrád – Kisköre közötti Tisza-szakasz vízi útjának legalább III-as osztályra hozására. Megvizsgálandó azonban, hogyan fejlődhet a forgalom a jelenlegi II-es osztály mellett, ha a szegedi kikötő technológiai átrakó kikötőként működik. Minden lehetséges változat mellett követelményként kell kezelni a kiskörei hajózsilip jobb fenntartását és üzemeltetését.

d. A magyar-szlovák forgalom kiterjed a Duna felé.

e. Hajózási forgalom indul a Záhonyi Vállalkozási Övezetben.

Adottságként lehet kezelni, hogy a Bodrogon legfeljebb a III-as víziút-osztály, a Tiszán Tokaj felett hagyományos folyószabályozással legfeljebb a II-es, egy domb-rádi duzzasztással IV-es víziút-osztály alakítható ki. Ebben a helyzetben a következő változatok vehetők vizsgálat alá:

- közvetlen (átrakás nélküli) Bodrog/Felső Tisza – Duna forgalom a II-es osztályhoz illő hajókkal,
- a Csongrád – Kisköre szakaszon nincs IV-es osztályú vízi út, de a szegedi kikötőben technológiai átrakás valósul meg,
- a Csongrád-Kisköre szakaszon megvalósul a IV-es víziút-osztály, és döntően átrakás nélküli forgalom alakul ki.

f. Megindul az áruszállítás a Körösön.

Értelemszerűen alapkövetelmény a II-es víziút-osztály megléte, valamint a bökényi duzzasztó rekonstrukciója, a hajózsilip üzembe helyezése. A Körös-térségből Jugoszláviába irányuló hajózási forgalom valószínűleg közvetlenül lebonyolítható a II-es víziút-osztályhoz tartozó hajókkal. Tekintettel azonban arra, hogy a térségből várható mezőgazdasági export hatósugara a Duna – Fekete tenger irányban messze kiterjedhet, a forgalom fejlődésének feltétele lehet a szegedi kikötő technológiai átrakó kikötő funkciójának a megvalósulása.

g. Megindul a termes/kabinos turista hajók forgalma.

A vízi út szempontjából nincs érdemi fejlesztési követelmény, a megfelelő fenntartás és üzemeltetés – zsilipelés – azonban elengedhetetlen. Az infrastruktúrának lehetővé kell tennie a hajók zavartalan, menetrendszerű közlekedését. A jelen információk szerint ennek a forgalomnak a beindulására elsősorban a Szolnok és Sárpatak közötti Tisza – Bodrog útvonalon számíthatunk.

h. Jelentősen fejlődik a kishajós vízi turizmus.

Ez a fejlődés a vízi út oldaláról megfelelő fenntartást, üzemeltetést igényel, egyes – és esetleg kiemelten értékes – vízi utakat azonban fel kell újítani. A felújítás igénye a Köröshöz kapcsolódó, turisztikailag érdekes vízi utakra terjedhet ki. A kishajós vízi turizmus fejlődésének alapvető feltétele a parti kiszolgáló létesítmények fejlődése, ezek egyrészt hajózási célúak, nagyrészt azonban idegenforgalmi és szociális szolgáltatásokat nyújtanak..